



TITLE:

地[文]及び人[文]地理學上より觀たる九州西北部(上)

AUTHOR(S):

小川, [琢]治

CITATION:

小川, [琢]治. 地[文]及び人[文]地理學上より觀たる九州西北部(上). 地球
1924, 2(3): 411-418

ISSUE DATE:

1924-09-01

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/182744>

RIGHT:

地文及び人文地理學上より觀たる

九州西北部 (上)

小 川 琢 治

緒言 本稿は本年七月一日長崎市女子師範學校に開かれた中等學校地理科教員協議會に於て試みた講演の要領で、日本地理の長崎縣を講じ及び郷土誌を編纂する參考として述べたのである。九州西北部即ち肥前國と之に附屬する諸島の地方は地文上並に人文上日本群島に於て特有の性質を有し、其の錯綜した影響は長崎縣の過去現在を通じて明白に認められるから、此の關係を地理科教授の當局者の參考として氣付いただけ列舉した。郷土誌の總論として太だ簡單に失し、且つ重要な地理的問題の或るものは全く論及する暇がなかつたので、頗る不十分であつて、語つて詳らかならぬ所を少しは補つたが、なほ筆者自身の意に充たぬものに過ぎぬ。少しでも讀者の參考となれば望外の幸である。

一、地理的位置

或る土地を地理的に考察するに當つて第一の問題は地理的位置である。之を數理地學的に示すの

は經緯坐標系による經緯度であつて

長崎(鍋冠山) 東經一二九五二^度九^分九^秒(八三九二八・六) 北緯三二四三・五〇^度分秒

嚴原(電信分局) 一二九一七二六(八三七 九・六) 三四一二一二

福江(五島) 一二八五〇三五(八三五 二二・三) 三二四二二

といふ數字から直に明かなるは中央標準時から約二十分後れた地方時の處で、夏至の太陽南中の高さは天頂から約九度、冬至の南中の高さは約五十六度南に傾くことである。

然れども此の如き直接の結果よりも一層重要なるは他の地點との間の關係で、内にしては東京大阪門司鹿兒島等の重要都市、外にしては釜山天津上海香港等の大陸沿岸の重要港、更に大にしては倫敦ニューヨーク、サンフランシスコ等の世界重要港に對する距離の關係から生ずる間接の結果が動かすことの出來ぬ交通上の意義を持つてゐる。

交通を支配する位置の關係を考察するに當つて、更に注意を要するは陸と海との分布狀態である。九州の西北部から中國の西端に至る一帯の沿岸地方は朝鮮半島と相對して日本海と支那東海との間を扼して朝鮮海峽を成し、更に九州の北端から飛石の如き對馬島が海峽中に在つて、半島と此の島の間は六〇浬に過ぎぬ近い距離に過ぎぬ。故に晴れた日には互に對岸の山を望見し得て、呼べば應へんとする關係を持ち、朝鮮半島は此の飛石に續いた橋を成して、日本群島と大陸の各地方とを連

絡してゐる。此の位置の關係が九州西北部の地理上最も著しい特色を成すものである。

長崎縣の占むる九州西北部の地方は此の如く東亞の邊縁海たる支那東海に臨んだ地區であつて、日本群島の中で最も大陸に接近してゐる、此の位置の關係が二千數百年の過去から現在に至るまで、群島全體に對して一種の地方的特色を賦與し、外國交通史の第一頁から重要な役割を演じたのである。

此の關係たるや北海及び英吉利水道を隔て、ライン河口地方及び佛國西北部に對する英國の東岸及び南岸の位置に類似してゐるもので、就中九州西北部は其のケント、サッセックス等の地方に相當する。然れども兩者の相違は獨り朝鮮海峽の幅が英吉利水道に四倍し、支那東海日本海等が北海及び水道海面に比して非常に大きいのみならず、朝鮮半島がまた最近までの交通機關不完全な時代を通じてあまりに廣大で、黃河及び楊子江の流域と我が群島との關係はライン、セーヌに對するテムスの如く、互に密邇して何時でも容易に大陸と交通し得る英國の場合と全く趣を異にしてゐた事實を認めねばならぬ。但し此の不利益は一面に於て島帝國の外寇に對する安全を保證する利益と相殺するもので、隋煬帝忽必烈が大陸に興つても、ユリウス、ケザルのゴールを席卷して直に英國を征服した如き軍事上の行動を許さないのである。豐太閣の大陸征服の雄圖が同じく失敗に了つたのも此の關係が第一の原因で、先づ制海權を完全に掌握するに暇あらずして一氣に陸兵のみを半

島に進め、水運による兵站線を確保せないので、鞭を鴨綠江に投ずる能はなんだと想はれる。

此の如き譯で初めて支那に知られた日本は此の地方であつて、支那正史に記載された地名は三國志倭國傳の對馬一支（壹岐）末廬（松浦）等で、之を経て魏使が倭國の都たる邪馬臺に達した。邪馬臺が筑紫の山門か畿内の大和かに就いては歴史家の聚訟未だ決せぬ問題であるが、魏國から日本に來る路順が朝鮮西岸及び南岸に沿ひ、對馬壹岐松浦を経てゐるのは明かで、此の地方が昔から日本全體に於て門戸となり玄關となつてゐた。沿海航海による外なき船舶の貧弱な航海時代に於て特に對馬島の位置が重要であつたことは注意に値する所で、隋唐時代になつて支那との直接交通が試みられる頃に入つてからは西南の海中に在る五島が同じく極西の飛石として重要となつて、遣唐使船舶の風待に適した港灣が利用されたのも同じく著しいものであつた。更に近世になつて九州本島の西北角に在る平戸島との間の狭い海峡が西洋交通の門戸となつて、長崎開港の前驅を成すに至るまでに此の如く變遷はしたが、全體として對外位置の關係には何等根本的變化はなかつたといひ得る。

交通上の要地たる資格の第一は位置の關係であることは此の如く明瞭であるが、單にそのみで交通の門戸となることは出來ぬもので、船舶の繫泊に適當な海岸線の出入が、位置と共に重要なるはいふまでもない。次に海岸線を一瞥すれば此の點も明かとなる。

九州は日本群島の諸島中最も海岸線の屈曲に富んでゐることは地圖を一見して明かである。嘗て百萬分一日本帝國地質圖説明書を編纂するに當つて、之を數量的に示さんと試みたが、當時使用した材料よりも正確な地圖(二十萬分一帝國圖)を基礎として新たに京都大學地理學研究室で測定した所によれば、島嶼を除いた九州島の海岸線の全延長は二、七七三浬で、九州西北部即ち松浦川河口から筑後川河口に至る間の延長は八〇六浬に達し、此の部分が全延長の約三・五分之一を占めてゐる。即ち此の地方が日本で最も屈曲の多く且つ大きい部分たることは此の數字に明白に認められる。

屈曲の大形は東松浦北松浦西彼杵島原の四半島に分割されて、其の間に唐津伊萬里大村千々岩有明の諸灣入によつて生じたものであるが、之を細看すれば北部の伊萬里其他の大小灣入が一般に細長く切り込んだのに對して、南邊の灣入は丸味があるか又は角張つた廣い海面を成し、其中間の大村灣は南北兩者の性質を並有してゐるのが著しく目につく。此の對照は主として地質構造によつて生じたもので、其中特に顯著なるは島原半島の輪廓で、中央に崛起した溫泉嶽(ウヅンダケ)の等高線の輪廓と一致した形狀を容易に看取することが出来る。

島嶼の輪廓も亦たそれ〴〵異つた形狀を呈し、細長い角張つた對馬、丸い壹岐、小さい島嶼の碁布した細長い五島等の互に異つた特色は之を地質圖に對照すれば成因を推知し得る。

此の成因の問題を次に譲つて、此の海岸線の屈曲の多いといふ事實だけを前に述べた地理的位置

と合せて考ふれば、此の地方が日本群島の海外交通に最も重要な意義を有し、且つ其の由て來るの遠きを喩々せずして明かである。

三、地貌と地質構造

九州の北部から汽車で長崎に往くものは福岡から太宰府に近い筑紫山系を横斷する筑紫山門を通過して鳥栖^{さす}に出で、西に向つて筑後川の平野に沿ふて進む間に北に花崗岩から成つた背振山塊の多少准平原状を呈する浸蝕山の障壁を望み、西から西北には第三紀の邱陵が起伏するを望む。早岐から南に折れて大村灣の東岸に沿ふて進めば、西彼杵半島の結晶片岩から成つた臺地の此等と全く形狀を異にしてむつくりしたのが地平線上に横はり、又た灣の南岸を廻つて長崎に入らんとする前には南に顧みて溫泉嶽の外輪山と内部に聳えた諸峯も見える。

地貌と地盤の性質の關係は門司から長崎に至る汽船の甲板から望めば一層明瞭で、特に第三紀の邱陵が全體として臺地を成し其上に噴出した安山岩の峙立するもの及び其上を流れて被覆した玄武岩のメサ状を成したものなども指知することが出来る。

抑も九州北部には日本群島の最古の骨格を成す古生層の變性によつて生じた所謂結晶片岩が東々北から西々南に走り、之を貫いて噴出した花崗岩と共に筑紫山脈の基盤を成し、中生代の中葉珠羅紀の陸成層が朝鮮の南部から海峽地方の全部を被覆し、對馬五島等の島嶼に其の殘壘を留めて臺地

を成すのみで、九州西北部には全く其の形跡を認めず、之に反して中生代の火山作用によつて生じた所謂硯石層が長門から筑豊の間に延長するも、是れ亦た西には續いて來ない。中生代の末葉白堊紀に出來た瀬戸内海帶に沈積した所の所謂和泉砂岩層も西南に折れて肥後地方に向ひ此の地方には現はれてゐぬ。

白堊紀から第三紀に遷る間に更に大變動が起つて、筑紫山脈を西北に横截する拆裂が出來たので背振山塊と西彼杵半島との間に幅の廣い地溝狀の陥没を起し、第三紀の初期から海成陸成諸層が交互して沈積して介化石や石炭層を夾むものが廣い地域に亘つて發達した。西北部の炭田は此の如く第三紀古期層中に含まれ、西彼杵半島の海中に延びて高島の如き良質の炭層が海底からも採掘されるのである。

第三紀の新期に入つた後に南の方に長崎近傍茂木、島原半島南部等に見る所の淺海及び陸成の堆積物が堆積し、之に伴ひ玄武岩の噴出があつて、島原半島の上原熔岩臺地の如き溫泉火山裾野と地形を異にしたものも出來た。

第四紀後更に溫泉多良の如き大火山の噴出が起り、又た地盤の昇降運動も之に伴ひ、現在の複雑を極めた海岸線の出入は主として西北邊を成す第三紀層臺地の浸蝕が進行して陵谷を生じた後に、全體として沈降した結果であつて、伊萬里長崎其他の諸灣入は何れも沈没谷に外ならぬ。尤も大村

灣でも伊萬里長崎等の諸灣でも、基盤を縦横に截つた圻裂線があつて、之に沿ふて斷層を生じ、著しい直線狀の谷や海岸線を成した處も多いが、其の最後の形狀は主として沈降作用に起因するものと想はれる。

故に九州西北部の日本の何れの地方よりも出入の多い海岸線を有して、地理的位置と相待つて此の地方をして歴史上に重要な場處たらしめたのは第三紀地方に更に新しい時代に沈降作用が起つたのに在る。

九州主要温泉鑛泉并金山

第一號温泉號五百四十四頁地圖の說明

(1) 別府温泉 (2) 濱脇温泉 (3) 鐵輪温泉 (4) 龜川温泉 (5) 寶泉寺温泉 (6) 筋湯 (7) 則松温泉 (8) 古湯温泉 (9) 武雄温泉 (10) 嬉野温泉

(11) 船小屋温泉 (12) 雲仙温泉 (13) 小濱温泉 (14) 湯谷温泉 (15) 内ノ牧温泉 (16) 山鹿温泉 (17) 霧島温泉 (18) 福山温泉 (19) 日奈久温泉 (20) 古里温泉

(21) 伊作温泉 (22) 湯田温泉 (23) 串木野温泉 (24) 揖宿温泉 (25) 山川温泉 (26) 晶明寺温泉 (27) 草場温泉 (28) 今宿温泉 (29) 波佐見金山 (30) 馬上金山

(31) 鶴成金山 (32) 木村金山 (33) 玖珠金山 (34) 鯛生野金山 (35) 串木野金山 (36) 芥ヶ野金山 (37) 山ヶ野金山 (38) 牛尾金山 (39) 大口金山 (40) 布計金山